# Dziennik Urzędowy

## MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA | № 8. | d. 20 czerwca 1920 r.


## Spis rzeczy.

1.

## ROZPORZĄDZENIE

**Ministra Kolei Żelaznych w sprawie przepisów taryfowych w komunikacji między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami zagranicznemi, położonemi poza punktami przejściowymi polsko-czeskosłowackimi, z dn. 29/V 1920 r. № 21360/III.**

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE.

Okręgi Dyrekcji Gdańskiej, Krakowskiej, Lwowskiej, Poznańskiej, Radomskiej, Stanisławowskiej, Warszawskiej, Wileńskiej, Równieńskiej.

A.

Z dniem 1 czerwca 1920 r. obowiązują przy przewozie przesyłek przechodzących przez graniczne punkty przejściowe: Bogumin, Cieszyn, granicę pod Beskidem, granicę pod Leluchowem, granicę pod Łupkowem, granicę pod Siankami i granicę pod Suchąhorą, Karwinę i Zwardoń na całej przestrzeni od polskiej stacji nadawczej do granicznego punktu przejściowego i odwrotnie, postanowienia taryfowe, opłaty dodatkowe, nomenklatura, klasyfikacja towarowa i opłaty przewozowe zawarte w części II—IV taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt, oraz odnośne wykazy odległości kilometrycznych.

B.

Przepisy przewozowe, obowiązujące w komunikacji z państwami, z któremi jest dopuszczona bezpośrednia komunikacja towarowa, ogłoszone rozporządzeniem Ministra Kolei Żelaznych z dnia 15 października 1919 r. (Dziennik Ustaw № 83, poz. 455 i 456) zachowują swą moc nadal.

C.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 15 października 1919 r. w sprawie przepisów taryfowych w powyższej komunikacji zamieszczone w Dzienniku Ustaw № 83, poz. 457 zgodnie z niniejszem postanowieniem (Pkt. A) odwołuje się z dniem 1 czerwca 1920 r.

**Minister:**
(—) *K. Bartel*

## 2.

## OKÓLNIK

**M. K. Ż. z dnia 30 maja 1920 r. № 1173/S. G. w sprawie podziału Ministerstwa Kol. Żel. na Wydziały.**

Celem ujednostajnienia numeracji i łatwiejszego orjentowania się w wydziałach M. K. Ż. zarządzam, aby wydziały w poszczególnych Sekcjach Ministerstwa były, począwszy od Sekcji administracyjnej od № 1 w dalszym ciągu systemem porządkowym oznaczone.

I tak: oznaczać się ma:

w Sekcji I. Administracyjnej:

| | | |
|---|---|---|
| Wydział Ogólno-Administracyjny i dyscyplinarny | liczbą | 1 |
| „ Osobowy dla spraw szczególnych | „ | 2 |
| „ Zabezpieczeń | „ | 3 |
| „ Sanitarny | „ | 4 |
| „ Dla spraw Aprowizacji pers. kol. (gospodarczy) | „ | 5 |
| „ Kulturalno-Oświatowy | „ | 6 |

w Sekcji II. Finansowej:

| | | |
|---|---|---|
| Wydział dla spraw ogólno-osobowych | liczbą | 7 |
| „ Skarbowy | „ | 8 |
| „ Budżetowy | „ | 9 |
| „ Dochodów | „ | 10 |
| „ Buchalteryjno-Kasowy | „ | 11 |
| „ Nadzoru i finansowania kolei | „ | 12 |
| „ Materjałowy | „ | 13 |

w Sekcji III. Taryfowej:

| | | |
|---|---|---|
| Wydział Ogólny dla spraw handlowo-przewozowych | liczbą | 14 |
| „ Przepisów przewoz. i taryf osob. | „ | 15 |
| „ Taryf towarowych wewnętrznych | „ | 16 |
| „ Taryf towarowych zagranicznych (z zach. i poł. zach.) | „ | 17 |
| „ Taryf towarowych zagranicznych (ze wschodem i południowym wschodem) | „ | 18 |

w Sekcji IV. Eksploatacyjnej:

| | | |
|---|---|---|
| Wydział dla spraw ogólno-ruchowych | liczbą | 19 |
| „ Ruchu osobowego | „ | 20 |
| „ „ towarowego | „ | 21 |
| „ Dyspozycji taborem | „ | 22 |
| „ Przewozowy | „ | 23 |
| „ Kolei wąskotorowych i miejskich | „ | 24 |

w Sekcji V. Budowy:

| | | |
|---|---|---|
| Wydział Ogólny dla spraw budowy i konserwacji | liczbą | 25 |
| „ Konserwacji | „ | 26 |
| „ Budowli uzupełniających (na istniejących linjach) | „ | 27 |

Wydział Budowy nowych kolei . . . . . . . . . . . . . . liczbą 28
„ Mostów . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 29
„ Architektury . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 30

w Sekcji VI. Techniczno-Zasobowej:

Wydział dla ogólnych spraw techniczno-zasobowej . . . . . . liczbą 31
„ Warsztatowy . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 32
„ Taboru i trakcji . . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 33
„ Elektrotechniczny . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 34
„ Konstrukcyjno-doświadczalny . . . . . . . . . . . . „ 35
„ Zasobów . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 36

w Sekcji VII. Prawno-Likwidacyjnej:

Wydział Ogólny dla spraw prawno-likwidacyjnych . . . . . . liczbą 37
„ Jurysdykcyjny . . . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 38
„ Legislacyjny . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . „ 39
„ Rozrachunkowy dla b. zaboru austr. i prusk. . . . . „ 40
„ „ „ „ „ rosyjskiego . . . . . . . „ 41
„ Szacunkowo-odbiorczy dla b. zaboru rosyjskiego, austrjackiego i pruskiego . . . . . . . . . . . . . . . „ 42

Aby uniknąć dalszych zmian w powyżej przedstawionej numeracji należy wszystkie ewentualnie w przyszłości nowo-kreowane wydziały w poszczególnych sekcjach oznaczać cyframi, przeznaczonemi dla tejże sekcji, z dodaniem liter a, b, c i t. d.

Sekretarjat Generalny, wyłączony pismem z dnia 30/I 1920 r. № 3634 z Sekcji Administracyjnej oznaczać się ma literami „S. G.” wydział ogólnej kontroli i spraw dyscyplinarnych wyłączony z Sekcji Administracyjnej pismem z dnia 3 maja 1920 r. № 15060/20 pod nazwą „Kontroli Ministerjalnej” oznaczać się będzie literami „K. M.”, wreszcie Biuro prac organizacyjnych literami „B. O.”

Przy kierowaniu pism do poszczególnych wydziałów należy używać powyżej podanej numeracji.

Minister:
(—) *K. Bartel*

---

### 3.

## ROZPORZĄDZENIE

**Ministra Kolei Żelaznych, dotyczące zastosowania rozporządzenia z dnia 27 maja 1920 r. w przedmiocie podwyższenia opłat, zawartych w Ogólnopolskiej Taryfie osobowej i bagażowej, z dn. 2/VI 1920 r. № 22720.**

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz b. Dzielnicy Pruskiej zarządzam, co następuje:

Ogłoszone w № 43 Dziennika Ustaw (poz. 269) rozporządzenie z 27 maja 1920 r. w przedmiocie podwyższenia opłat, zawartych w Ogólnopolskiej Taryfie osobowej i bagażowej, obowiązującej od dnia 1 czerwca 1920 r. (Dz. Ustaw № 40 z 1920 r., poz. 242), dotyczy wyłącznie opłat, zawartych w części II wymienionej taryfy.

Minister:
(—) *K. Bartel*

---

4.

## ROZPORZĄDZENIE

**Ministra Kolei Żelaznych w sprawie opłat jednostkowych za przejazd osób i przewóz bagażu, oraz przesyłek nadzwyczajnych w pociągach luksusowych (ekspresowych), z dn. 7/VI 1920 r. № 22721.**

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

Za przejazd osób i przewóz bagażu oraz przesyłek nadzwyczajnych kolejami polskiemi w pociągach luksusowych (ekspresowych) zaprowadza się z dniem 15 czerwca r. b. opłaty o 50% wyższe od przewidzianych dla pociągów pospiesznych i przesyłek nadzwyczajnych w ogólnopolskiej taryfie osobowej i bagażowej (Dziennik Ustaw № 40, poz. 242) i podwwższonych z dniem 1 czerwca 1920 r. o 100% (Dziennik Ustaw № 43, poz. 269).

W związku z tem część II-ą ogólnopolskiej taryfy, uzupełnia się jak następuje:

W rozdziale I, A.

1) Pod ustępem 3 zamieszcza się nowy ustęp 3a treści następującej: „Ceny biletów na pociągi luksusowe (ekspresowe) otrzymuje się przez dodanie do cen biletów na pociągi pospieszne połowy cen tychże biletów".

2) W ustępie 6 po wyrazach: „Najniższa cena biletów w pociągach pospiesznych" — dodaje się wyrazy: „i luksusowych (ekspresowych)".

W rozdziale IV.

3) Punkt b ustępu 1, uzupełnia się nowym punktem: c luksusowych (ekspresowych) — 9 fen.

4) Ustęp 3 otrzymuje brzmienie następujące: „Najniższa należność za przewóz bagażu pociągiem osobowym lub mieszanym wynosi 4 mk., a pospiesznym lub luksusowym (ekspresowym) równa się opłacie za 100 km., t. j. wynosi w pociągu pospiesznym 6 mk., w luksusowym zaś 9 mk. za każde 10 kg".

W rozdziale V.

5). W ustępie 1 dodaje się po wyrazach: „wynosi 6 fenigów" — wyrazy: „pociągami zaś luksusowemi (ekspresowemi) — 9 fen".

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

---

5.

## WARUNKI TECHNICZNE

### na dostawę wagonow, zatwierdzone dn. 12/V 1920 r.

1. Budowa.

Budowa wagonów winna odpowiadać „Przepisom dla budowy taboru Kolei Polskich“ i normaljom wydawanym przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

2. Rysunki.

Budowa wagonów ma być wykonywaną na podstawie rysunków, wydanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych lub dostarczonych przez Wytwórnie.

Rysunki, dostarczone lub wykonane przez wytwórnie, należy przedłożyć Ministerstwu Kolei Żelaznych w dwuch światłodrukach do zatwierdzenia.

Wszelkie zmiany w rysunkach zażądane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych należy bezzwłocznie przeprowadzić i rysunki przedłożyć jeszcze raz do zatwierdzenia.

Z zatwierdzonych rysunków Ministerstwo Kolei Żelaznych zatrzymuje jeden egzemplarz a drugi, zatwierdzony zwraca wytwórni.

Z każdego zatwierdzonego rysunku winna wytwórnia jeszcze podczas budowy przesłać Ministerstwu Kolei Żelaznych kopję ręczną na mocnej kalce zdatną do prześwietlania. Kopja ta nie powinna zawierać żadnych notatek prywatnych, ani numerów rejestracyjnych wytwórni, a wszelkie napisy i opisy wykonane być mają w języku polskim.

Wytwórnie zagraniczne mogą używać do napisów i opisów rysunków języka własnego, jednakże napisy te winny być wykonane ołówkiem, aby je można było zastąpić polskimi.

W prawym dolnym kącie każdej z tych kopji należy pomieścić następujące napisy:

Ministerstwo Kolei Żelaznych
Wagon Serja ..............................
Przedmiot ..............................
Numer rysunku ..............................
„ grupy ..............................
Data ..............................

Numer rysunku i grupy będzie wpisany w Ministerstwie Kolei Żel.

Wyjątkowo, za szczególnem zezwoleniem Ministerstwa Kolei Żelaznych mogą wytwórnie dostarczać kopji swych oryginalnych rysunków w światłodrukach brunatnych, należy jednak w takim razie zostawić w prawym dolnym kącie kwadratowe pole białe o boku 10 cm. dla pomieszczenia powyższych napisów.

Rysunki ogólne winny być wykonane w skali: 1:10 i obejmować wszystkie widoki i przekroje. Rysunki szczegółowe winny być tak wykonane, ażeby nie pozostawiały żadnej wątpliwości co do materjału i co do wykonania budowy. Każdy rysunek ma zawierać wykaz wszystkich części składowych z oznaczeniem materjału.

Przed dostawą pierwszego wagonu nowego lub zmienionego typu, należy dostarczyć szkic ogólny, wykonany w skali 1:50, zawierający wszystkie widoki, wykazujący zasadnicze wymiary i dane i stwierdzający przystosowanie konstrukcji do skrajni taboru.

## 3. Materjały.

Materjały użyte do sporządzania części składowych wagonów nie powinny mieć żadnych braków.

Gatunki tych materjałów są oznaczone na rysunkach, a jakość ich jest podana w warunkach technicznych na dostawę poszczególnych materjałów i części składowych.

Wybór dostawców następujących części składowych i materjałów, a mianowicia: osi, obręczy, kół bosych, sprężyn, materjałów dla sprzęgieł i ciągieł, blach kotłowych, płomieniówek, zbiorników do przewożenia gazów i płynów, podlega zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych. Wytwórnia wagonów obowiązaną jest przedłożyć listę tych dostawców Ministerstwu Kolei Zelaznych we właściwym czasie.

Ministerstwo Kolei Żelaznych zastrzega sobie wypróbowanie wspomnianych materjałów i części składowych w ich wytwórniach przez swych własnych urzędników, przyczem wytwórnie obowiązane są dostarczyć potrzebnych do wybróbowania środków.

Materjały te, nie poddane próbie przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, mogą być użyte tylko za osobnem pozwoleniem tegoż Ministerstwa, muszą być jednak wypróbowane przez wytwórnię, a wyniki prób podane Ministerstwu.

Ministerstwo Kolei Żelaznych ma prawo poddawać próbom od czasu do czasu wszystkie inne materjały, które mają być użyte do budowy wagonów.

Sposób przeprowadzenia prób materjałów i części składowych podany jest w osobnych przepisach.

Próbki materji do robót tapicerskich i rymarskich, jak materji do pokrywania siedzeń, tapet, firanek, pasów do okien i t. d., a także farb i lakierów, należy przedłożyć Ministerstwu Kolei Żelaznych do zatwierdzenia.

## 4. Wykonanie.

Wszystkie części składowe wagonu należy wykonać dokładnie według wymiarów w podanych rysunkach, a części jednakowe według szablonu.

Ministerstwo Kolei Żelaznych zastrzega sobie prawo wprowadzenia zmia podczas budowy wagonów, które wytwórnia przeprowadzi bez osobnego odszkodowania, o ile wskutek tych zmian nie zwiększają się koszta budowy. Za zmiany, powodujące zwiększenie kosztów budowy, płaci się wytwórni osobno według umowy. W tym wypadku wytwórnia winna podać swe żądania bezpośrednio po otrzymaniu zlecenia.

## 5. Ciężary.

W cztery tygodnie po dostarczeniu pierwszego wagonu typu, który wytwórnia buduje po raz pierwszy na zamówienie Ministerstwa Kolei Żelaznych, obowiązaną jest wytwórnia przędłożyć wykaz rzeczywistej wagi wszystkich części składowych według materjałów, z których są sporządzone.

## 6. Dozorowanie budowy.

Wytwórnia jest obowiązana umożliwić dostęp do wszystkich warsztatów, w których budowa się odbywa, urzędnikowi, wyznaczonemu z ramienia Ministerstwa do dozorowania budowy. Dozorowanie takie nie zwalnia wytwórni od zobowiązań, tyczących się dokładnego wykonania i od poręki.

7. Odbiór wagonów.

a) prowizoryczny odbiór odbywa się w wytwórni wagonów, która jest obowiązaną zawiadomić o ukończeniu budowy urząd kolejowy, wyznaczony do odbioru, na 8 dni przedtem. Protokół odbioru sporządza fabryka,

b) odbiór ostateczny odbywa się po 6-iu miesiącach, licząc od dnia prowizorycznego odbioru, to jest po upływie okresu poręki.

8. Poręka (Gwarancja).

Wytwórnia ręczy za wagon przez 6 miesięcy od dnia prowizorycznego odbioru i jest obowiązana dostarczyć bezpłatnie tych części składowych, które w tym czasie z powodu wadliwej roboty lub złego materjału, stały się nieprzydatnemi do użycia. Nadto ponosi wytwórnia wszystkie koszta wyłożone przez kolej z powodu wadliwości dotyczących części wagonu w okresie poręczenia.

Czas poręki za osie, obręcze, koła bose, resory i sprężyny spiralne, oznaczony jest w dotyczących warunkach technicznych.

Czas poręki na niezagrzewanie się czopów, wynosi jeden miesiąc.

9. Różne postanowienia.

Wytwórni wagonów nie wolno oddawać do innej wytwórni budowy zamówionych u niej wagonów lub ich części bez pisemnego zezwolenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Wytwórnia ponosi wszystkie koszta ewentualnych patentów, o ile Ministerstwo nie zobowiązało się wyraźnie do pokrycia pewnych pretensji patentowych.

Minister:
(—) *K. Bartel*

---

6.

## ZMIANY OSOBOWE.

### A. Zwolnieni ze służby.

W Dyrekcji Warszawskiej.

Szczepanik Teofil, pomocnik Wydziału Drogowego, od dn. 10 grudnia r. 1919, za uchylenie się od pełnienia obowiązków służbowych.

Tomaszewski Stefan, rachmistrz, i Tomaszewski Leon, pomocnik maszynisty, od dn. 1 lipca r. 1919, za przywłaszczenie pieniędzy, zebranych od pracowników na opłacenie deputatu węglowego.

Frończak Józef, robotnik odstępu 14, dyst. 6, od dn. 19 listopada r. 1919, za kradzież cegły kolejowej.

Truszczyński Franciszek, ślusarz W-łu parowozowego warsztatów Praga, od dn. 1 marca r. b., za kradzież panwi mosiężnych parowozowych.

Kozłowski Andrzej, palacz parowozowni Warszawa Kow., od 24 marca r. b., za kradzież mydła z transportów amerykańskich.

Padkowski Józef, rachmistrz parowozowni Łazy, od dn. 1 marca r. b., za nietrzeźwość, niestawienie się na służbę i niedbałe spełnianie obowiązków.

Niwiński Adam, maszynista, i Rydzewski Antoni, pom. maszynisty parowozowni Praga, od dn. 1 marca r. b., za kradzież węgla.

Bełkowski Wacław, p. o. pom. maszynisty, od dn. 12 marca r. b., za niestawienie się od d. 15 stycznia na służbę.

Wierzbicki Ignacy, brygadjer warsztatów Warszawa Brzeska, od dn. 4 marca r. b., za wypuszczenie z naprawy wagonu w stanie mogącym spowodować katastrofę.

Zalewski Józef, odlewnik parowozowni Łódź-Kaliska, od dn. 4 marca r. b, za kradzież białego metalu i mosiądzu.

Kluczyński Stefan, kancelista st. Częstochowa, Foryś Antoni, robotnik st. Ząbkowice, i Szymański Wawrzyniec, kliniarz st. Łazy, od dn. 1 lutego r. b., za samowolne opuszczenie służby.

Krudkopad Władysław, kancelista st. Łazy, od dn. 1 marca r. b., za lekceważenie obowiązków służbowych i opuszczenie służby.

Jeżyński Józef, zwrotniczy st. Łódź-Fabr., od dn. 1 marca r. b., za kradzież węgla.

Krzyczkowski Marceli, spinacz st. Marki, i Bajer Jan, zwrotniczy st. Marki, od dn. 1 marca r. b., za systematyczną kradzież węgla i kupno kradzionych prześcieradeł wojskowych.

Gulewicz Józef, nadkonduktor st. Warszawa tow., od dn. 17 lutego r. b., za kradzież mąki pracownikowi kolejowemu.

Falfus Franciszek, hamulcowy st. Ząbkowice, od dn. 17 lutego r. b., za dwużeństwo.

Dobrzyński Czesław, mechanik telegrafu VI oddziału, od dn. 11 marca r. b., za nadużycia służbowe.

Sztark Augustyn, st. kancelista biura II oddziału, od dn. 1 marca i Czarkowski Stanisław, telegrafista I kl. st. Warszawa Główna, od dn. 25 marca r. b., za samowolne opuszczenie służby.

Ryjewski Stefan, telegrafista III kl. st. Warszawa Główna, od dn. 1 marca r. b., za zajmowanie jednocześnie dwócn posad w urzędach państwowych, podanie nieprawdziwych informacji, tyczących się jego osoby, oraz utajenie okoliczności, przeszkadzających objęciu posady państwowej.

Jakubowski Feliks, pomocnik kasjera biletowego st. Częstochowa, od dn. 9 marca r. b., za nadużycia przy sprzedaży biletów.

Klimkiewicz Mieczysław, kancelista st. Chodecz, od dn. 9 marca r. b., za nienormalne postępowanie, ułatwienie przewozu szmuglu oraz powtórne dopuszczenie braku pieniędzy w kasie.

Pernak Stanisław, st. kancelista, od dn. 10 marca r. b., za nieetyczny postępek.

Komorowski Henryk, rozdawca składów opału Warszawa W., oraz Kaniewski Jan i Sowiński Jan, robotnicy tychże składów, od dn. 24 lutego r. b., za nadużycia z kwitami węglowymi.

Wiliński August, st. robotnik składu opału st. Kutno, od dn. 1 marca r. b., za powtórne wydanie węgla deputatowego na kwit już zużytkowany.

De-Górski Stefan, maszynista kolejek gosławickich, od dn. 3 marca r. b., za opuszczenie parowozu przy prowadzeniu pociągu i powierzenie dalszego prowadzenia obcej osobie.

Przybylski Władysław, maszynista kolejek gosławickich, oraz Durecki Tomasz i Kościelny Wincenty, brekowi tychże kolejek, pierwsi dwaj od dn. 5 marca a ostatni od dn. 12 marca r. b., za przywłaszczenie pieniędzy pasażera, a pierwszy prócz tego za utrudnienie policji w poszukiwaniu przestępców.

Łęt Bolesław i Łęt Józef, robotnicy drogowi kolejek gosławickich, oraz Dąbrowski Jan, nadzorca, tychże kolejek, od dn. 12 marca r. b., za kradzież soli z wagonów.

Cudny Aleksander, zawiadowca st. Grabowo kolejek Ostrołęckich, od dn. 31 marca r. b., za doładowanie wagonu drzewem z cudzego zapasu i niedopatrzenie braku pieniędzy kasowych.

W Dyrekcji Wileńskiej.

Szajnowski Władysław, p. o. dziennego kancelisty parowozowni Wołkowysk, od dn. 15 grudnia r. 1919, za wrogą przeciw Państwu agitację celem wywołania strajku.

Komorowski Telesfor, pomocnik zawiadowcy ruchu st. Zasław, od dn. 5 stycznia r. b., za kradzież dwóch worków mąki z bagażu pasażera.

Andrzejowski Józef, maszynista parowozowni Mińsk, od dn. 14 stycznia r. b., za niewykonanie, wbrew rozporządzeniu, manewrów z parowozem.

Moskwiczowa Kazimiera, kancelistka, od dn. 11 lutego r. b., za niestawienie się do służby.

Downar-Lapolska Anna, dziennikarka, od dn. 15 lutego r. b., za lenistwo i krnąbrne zachowanie się względem zwierzchnika.

Szabłowski Klemens, maszynista parowozowni Mińsk, od dn. 5 lutego r. b., za uszkodzenie parowozu.

Bubień Franciszek, zwrotniczy st. Baranowicze, od dn. 6 lutego r. b., jako winny zderzenia się pociągu z manewrującym parowozem.

Sawicz Prokop, ustawiacz; Taraszkiewicz Antoni i Downar Konstanty, spinacze; Skrunc Juljan, zwrotniczy i Lawrynowicz Michał, robotnik, wszyscy ze st. Mińsk-Brzeski, od dn. 1 stycznia r. b., za kradzież z wagonu soli.

Fedorenko Dementij, zwrotniczy st. Kojdanowo, od dn. 15 lutego r. b., za niewykonanie powierzonej mu pracy.

Szewerg Konstantv, konduktor, od dn. 1 stycznia r. b., za samowolny wyjazd do Rosji.

Aleksionek Paweł, stróż stacji Mińsk-Brzeski, i Taratulka Jan, starszy zwrotniczy tejże stacji, od dn. 1 lutego r. b., za niestawienie się do służby.

Koczan Nestor, palacz parowozowni Mińsk, od dn. 20 lutego r. b., za niedbałe pełnienie obowiązków, skutkiem czego parowóz zeszedł z toru.

Kukawski Czesław, referent, od dn. 15 lutego r. b., za niestawienie się na służbę po upływie terminu urlopu.

Stolarczyk Zygmunt, wagowy st. Borysów, od dn. 10 lutego r. b., za nadużycie z solą.

Kozlenko Aleksander, kasjer towarowy st. Borysów, od dn. 1 lutego r. b., za samowolne objęcie posady w innej instytucji.

Lewiński Norbert, maszynista, od dn. 27 lutego r. b., za kradzież węgla.

Skaluk Zachar, zwrotniczy st. Linowo, od dn. 22 lutego r. b., za kradzież obuwia z wagonu.

Kukiełka Franciszek i Grzonka Karol, konduktorzy st. Brześć, od dn. 1 stycznia r. b., za nadużycia służbowe.

Podgórski Franciszek i Paluch Wincenty, ślusarze, od dn. 13 lutego r. b., za brutalne zachowanie się względem bezpośredniego zwierzchnika.

Essaułow Konstanty, zawiadowca st. Juchnowicze, od dn. 1 stycznia r. b., Klocek Łukasz, stróż st. Kossowo, od dn. 1 lutego r. b. i Klukacz Maksym, stróż st. Błudeń, od dn. 15 lutego r. b., za samowolne opuszczenie stanowiska.

Posłuszny Józef, konduktor st. Brześć, od dn. 1 stycznia r. b., za nadużycia służbowe.

Czarnocki Jan i Szafrański Michał, zwrotniczowie st. Łuniniec, od dn. 17 lutego r. b., za puszczenie pociągu na tor zajęty.

Idzikowski Maksymiljan, płatnik wydz. II, od dn. 24 lutego r. b., za pijaństwo.

Brandt Antoni, telegrafista, od dn. 28 stycznia r. b., za lekceważenie obowiązków, opuszczanie zajęć i nieposłuszeństwo.

Boher Roman, konduktor st. Łuniniec, od dn. 17 lutego r. b., za niezgłoszenie się na służbę.

W Dyrekcji Radomskiej.

Wączek Jan, robotnik stacyjny st. Dęblin, od dn. 3 lutego r. b., za kradzież z konduktorskiego lokalu wypoczynkowego koców i prześcieradeł wartości 10000 mk.

## B. Przywróceni do służby.

W Dyrekcji Warszawskiej.

Dziewulski Piotr, b. zwrotniczy st. Małaszewicze i Urbański Zygmunt, b. hamulcowy, zwolnieni ze służby w styczniu r. b. (patrz Dziennik Urzędowy № 3), po powtórnem zbadaniu sprawy przywróceni zostali do służby: pierwszy od dn. 18, a drugi od dn. 17 lutego r. b.

Tłoczono w Drukarni Państwowej 10208